scoters
syndicat
mixte

ADEUS
Agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

MARS 2024

Table des matières

PRÉAMBULE 3

ÉVALUATION TECHNIQUE POUR MESURER ET QUALIFIER LES EFFETS DU SCOTERS. 5

1. Répondre aux besoins en logements, services et équipements des habitants sur un territoire où chaque commune à un rôle à jouer 6

Bilan en matière de logements 11

2. Organiser le territoire autour des transports en commun 12

Bilan en matière de mobilité et de transports 15

3. Assurer une gestion économe de l'espace 16

Bilan en matière d'artificialisation et d'usage du foncier 19

4. Optimiser et partager le développement économique. 20

Bilan en matière d'économie 25

5. Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire 26

Bilan en matière d'énergie et d'environnement 31

CONCLUSION DU BILAN 2024 32

PRÉAMBULE

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a été adopté le 1er juin 2006, à l'issue de 7 ans d'études et de concertation qui ont permis à ses 140 communes membres d'élaborer un projet de territoire partagé.

Le Code de l'urbanisme impose une évaluation des SCoT, tel que défini dans son article L.143-28 : « ***Six ans au plus*** *après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou* ***la délibération ayant décidé son maintien en vigueur*** *en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 procède à* ***une analyse des résultats de l'application du schéma,*** *notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, de réduction du rythme de l'artificialisation des sols, d'implantations commerciales et, en zone de montagne, de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes.*

Cette analyse est communiquée au public, à l'autorité administrative compétente de l'État, et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 104-6. Sur la base de cette analyse et, le cas échéant, du débat mentionné au troisième alinéa, l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 ***délibère sur le maintien en vigueur du schéma de cohérence territoriale ou sur sa révision****.*

À défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.

L'évolution du Schéma depuis 2012

Le SCOTERS a fait l'objet d'une première évaluation conclue par la décision du comité syndical du 29 mai 2012 de maintenir le document, tout en identifiant des points d'amélioration et des ajustements à intégrer en réponse notamment aux exigences de la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) de 2010. Ces améliorations ont pris la forme de 4 modifications dont 3 portant sur la consommation foncière et l'étalement urbain (22/10/2012), le volet commercial (11/03/2016) et enfin la préservation des réservoirs et des corridors de biodiversité (21/10/2016).

La réduction de son périmètre et le bilan de 2018

L'application du Schéma de Coopération Intercommunale (SDCI) adopté en 2016 a entraîné des fusions de communautés de communes qui ont amené/contribué, entre autres, à **une réduction du périmètre du SCOTERS à l'ouest et au nord.**

Si le SCOTERS demeure un « grand SCoT » regroupant plus de la moitié de la population et des emplois du Bas-Rhin, cette reconfiguration territoriale posait déjà clairement la question de la pertinence de son périmètre lors de son évaluation en 2018, en décalage avec le rayonnement plus large du territoire au sein du Bas-Rhin et de l'espace transfrontalier du Rhin supérieur...

L'analyse des résultats de l'application du SCOTERS réalisée en mai 2018 a conclu, au regard de l'article de L143-29 du code de l'urbanisme, à une nécessaire et incontournable révision du SCOTERS dans sa délibération du 17 mai 2018, du fait :

- **de la réduction de son périmètre,**
- **d'une répartition différente du projet entre EPCI dans la production de logements,**
- **de l'obsolescence des enveloppes foncières (définies pour 6 années en 2012),**
- **de l'évolution des modes de vie,**
- **de l'amélioration de l'accessibilité interne avec l'ouverture de nouvelles infrastructures de transport,**
- **de l'intégration des politiques de production d'énergie et de sobriété des consommations énergétiques.**

Ce nouvel exercice de bilan du SCoT en vigueur est mené en parallèle de la procédure de révision prescrite par délibération du 11 octobre 2018. Ce bilan s'inscrit dans le prolongement du bilan précédent et porte sur l'analyse des évolutions intervenues depuis, à mettre en regard de la révision en cours.

La révision en cours

Le SCOTERS a engagé sa première révision fin 2018 sur la base des éléments du bilan de mi-2018.

En 2019, de nombreux échanges entre élus du territoire sur la base des éléments de bilan considérés comme éléments de diagnostic, ont donné lieu à une « note d'intention » préparant la définition du nouveau projet politique. Deux fils conducteurs ont été retenus pour mener la révision :

- placer les multiples enjeux de transitions au cœur des réflexions, en s'appuyant notamment sur un volet énergie dans la continuité des travaux menés suite à la labellisation TEPCV en 2015 mais également sur des changements de modèles et de pratiques ;
- renforcer le travail en inter-territorialité, en développant des alliances avec les territoires de SCoT voisins, et surtout en accentuant la mise en réseau des membres du SCOTERS, tel que souhaité à plusieurs reprises lors du bilan de 2018.

L'année 2020 a marqué une rupture dans la démarche de révision, du fait de la crise sanitaire et des confinements, ainsi que d'un renouvellement conséquent des équipes municipales suite aux élections, ayant demandé un temps d'appropriation.

Les travaux sur le **Projet d'Aménagement Stratégique (PAS)** se sont déroulés en 2021-2022 pour aboutir à un **débat en mars 2023** (délibération du 28/03/2023). Les travaux du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) ont débuté en parallèle, avec des ateliers thématiques entre élus au second semestre 2023, et se poursuivront tout au long de l'année 2024. L'arrêt du SCoT révisé est fixé d'ici début 2025 pour une approbation d'ici début 2026.

L'ensemble des travaux de révision sont consultables sur le site internet du syndicat mixte rubrique « révision » : www.scoters.org/scot-en-revision/

En plus des objectifs de révision définis dans la délibération de prescription de 2018, la révision vise à :

- **répondre aux défis majeurs actuels,** qui interrogent les fondamentaux du projet de territoire imaginés il y a plus de 20 ans :
  - faire face à l'urgence climatique et sanitaire, en plaçant la santé comme objectif central
  - s'inscrire dans la trajectoire de la loi climat et résilience d'août 2021, notamment en intégrant des objectifs de sobriété foncière, énergétiques et plus globalement de l'ensemble de ses ressources.
- **jouer son rôle de document intégrateur,** en subsidiarité :
  - traduire à son échelle la stratégie de la Région Grand Est, déclinée au sein de son schéma régional (SRADDET), encore en cours de révision en ce début d'année 2024, et dont les éléments de cadrage sont attendus avant l'été 2024, soit après ce présent bilan.
  - intégrer l'évolution de l'ensemble des autres schémas supra-territoriaux qui s'imposent à lui (en matière d'environnement, de prévention des risques naturels et technologiques de gestion des eaux, de gestion des déchets, d'exploitation des carrières, etc.).
  - prendre en considération le fait que les bassins de vie se sont dotés de documents intercommunaux (PLUi, PLHi, plans de mobilité, PCAET, etc.) qui sont autant de relais pour la mise en œuvre du schéma de cohérence qui n'existaient pas encore (ou partiellement) lors de l'élaboration du premier projet de territoire.

À noter enfin que le choix a été fait (délibération du 3 décembre 2020) de s'inscrire volontairement et par anticipation dans une démarche de **SCoT modernisé** (cf. ordonnances de la loi ELAN).

ÉVALUATION TECHNIQUE POUR MESURER ET QUALIFIER LES EFFETS DU SCOTERS

Analyse des résultats de l'application du schéma et contextualisation des principaux indicateurs

Ce bilan contextualise les principaux indicateurs permettant de répondre aux injonctions de l'article L143-28 du Code de l'urbanisme (cf. préambule, ci-dessus).

Son évaluation porte sur le projet de territoire inscrit dans son PADD et son DOO en date de la modification N°4 de 2016, en se focalisant sur les évolutions les plus marquantes depuis sa dernière évaluation réalisée en 2018.

Un de ses objectifs est de mesurer les tendances repérées en 2018 et les croiser avec les enjeux actuellement débattus par les élus dans le cadre de la révision en cours du SCoT.

1. Répondre aux besoins en logements, services et équipements des habitants sur un territoire où chaque commune à un rôle à jouer

Rappel de l'esprit initial du SCOTERS

Répondre aux besoins en logements des habitants autant en termes de volume (quantitatif) qu'en diversité au plus près des besoins des ménages (qualitatif), dans une perspective démographique de l'ordre de +50 000 habitants en 2016 (+0.8 % par an).

Produire 4 000 logements par an (3 200 sur son nouveau périmètre), dont 2 700 dans l'Eurométropole et 1 300 dans les autres bassins de vie.

Diversifier les formes de logements dans toutes les communes et produire 800 logements aidés par an en améliorant leur répartition, très fortement concentrée sur l'Eurométropole.

Ces principaux objectifs visent à rapprocher les lieux d'habitat, d'équipements, de services, d'emplois dans une logique de proximité et de mixité. Mais également de diversifier l'offre pour répondre aux besoins des ménages selon leur parcours résidentiel.

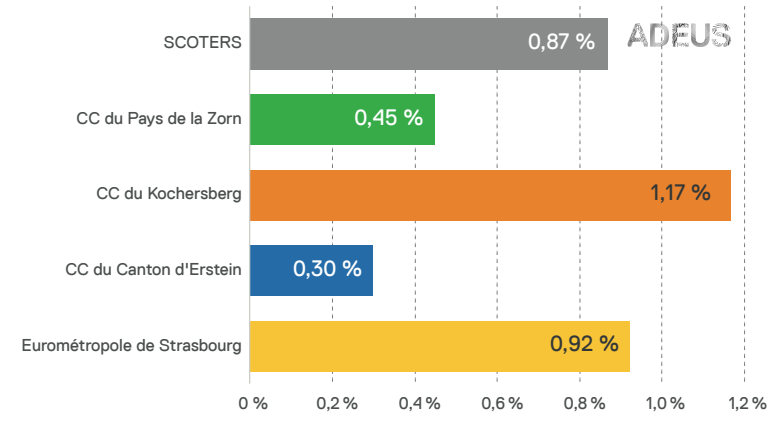
1.1 Une croissance démographique moindre que dans le passé, qui réinterroge les perspectives de population à 2050.

Avec 602 594 habitants en 2020, le SCOTERS reste le territoire le plus peuplé du Bas-Rhin (53%). **Ce gain de +1 % par rapport au précédent bilan confirme qu'il est aussi le plus important contributeur de la croissance démographique.** En effet, le SCOTERS porte 86 % de la croissance départementale (5 000 des 5 800 habitants supplémentaires dans le Bas-Rhin entre 2014 et 2020).

Loin d'être homogène, la répartition de la population au sein du SCoT est fortement marquée par l'importance démographique de l'Eurométropole de Strasbourg, puisque 85 % de la population du SCOTERS y est recensée.

Autre indicateur de cette dynamique, **le taux d'évolution annuel moyen de la population qui s'était « contracté » dans le précédent bilan (+0.47%/an entre 1999 et 2015) repart à la hausse (+0.87% entre 2014 et 2020).**

TAUX ANNUEL MOYEN D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2014 ET 2020
Source : INSEE - Recensements



Cette dynamique est due à **l'Eurométropole de Strasbourg qui a renoué avec une forte croissance**, supérieure à celle de la période intercensitaire précédente (0,92 % par an entre 2014 et 2020 contre 0,38 % par an entre 2009 et 2014). La Communauté de communes du Kochersberg demeure la plus dynamique en taux de croissance annuelle moyenne, qui dépasse encore 1 %.

1.2 La transformation de la structure des ménages se poursuit

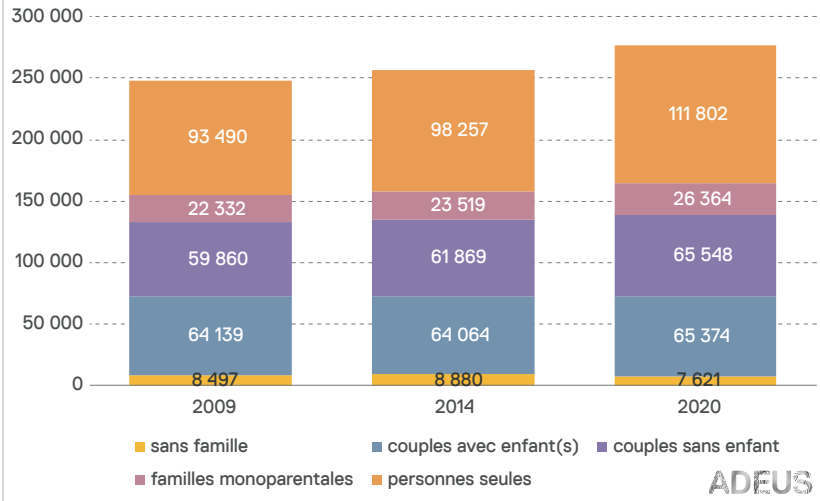
Le nombre de ménages n'a cessé d'augmenter dans le SCOTERS depuis la fin des années 1960, pour s'établir à 276 737 unités en 2020.

Comme pour les évolutions démographiques, **le nombre de ménages a connu une importante hausse au cours de la dernière période intercensitaire**. Dans le SCOTERS, le nombre de ménages a augmenté en moyenne de 1,27 % par an entre 2014 et 2020, fortement porté par le taux annuel moyen de l'Eurométropole de Strasbourg. La Communauté de communes du Kochersberg demeure l'intercommunalité à la plus forte dynamique moyenne. Le taux annuel moyen de variation du nombre de ménages est plus important que celui de la population, à tous les échelons territoriaux, du fait de la modification de la structure des ménages et des modes de cohabitation.

Les ménages composés d'une seule personne constituent 40 % de l'ensemble des ménages du SCOTERS en 2020, en hausse de trois points de pourcentage par rapport au précédent bilan (donnée de 2015). Les couples, avec ou sans enfant représentent près de la moitié des ménages (48 %). Quant aux familles monoparentales, leur part atteint désormais les 10 %. L'ensemble de ces facteurs explique la variation plus importante du nombre de ménages que de la population.

Plus encore que les effectifs des différentes catégories de ménages, c'est leur progression qui est intéressante. **Pour la première fois depuis longtemps, les couples avec enfant(s) progressent à nouveau, certes faiblement (+0.17 %), mais cela peut s'expliquer par l'augmentation et la diversification de l'offre de logements.**

TYPES DE MÉNAGES DANS LE SCOTERS
Source : INSEE - Recensements



Pour autant, avec l'augmentation du nombre de couples sans enfant, de familles monoparentales et de personnes seules, le nombre moyen de personnes par ménage ne cesse de diminuer. Si les écarts étaient encore très importants entre toutes les intercommunalités à la fin des années 1960, ils se sont resserrés depuis. La diminution du nombre de personnes par ménage a par conséquent été très forte dans la Communauté de communes du Kochersberg (- 1,76), dans le Pays de la Zorn (- 1,51) et dans le Canton d'Erstein (- 1,15) et plus modérée dans l'Eurométropole de Strasbourg (- 0,89).

1.3 Répondre aux besoins en logements, de manière proportionnée entre les territoires

L'objectif de produire 4 000 logements annuels a été largement atteint et même régulièrement dépassé depuis 2018 **confirmant le constat établi dans le précédent bilan**. Au cours de la première période (1999-2010), le SCOTERS représentait 43 % des logements produits dans le Bas-Rhin. Le cycle de reprise marquée de la construction dans l'Eurométropole, depuis 2010, et un emballement entre 2014 et 2019 font que cette part est passée à 64 % depuis.

Le décalage entre le projet de territoire initial du SCOTERS et la répartition de la construction neuve s'est renforcé depuis 2018 en se concentrant sur l'Eurométropole de Strasbourg. Elle représentait 88 % de la production entre 2010 et 2021 contre 74 % de la production entre 1999 et 2009.

Les années 2020-2021 soulignent le changement de conjoncture immobilière (crise des matériaux, augmentation des taux de crédits, solvabilité des ménages, etc.) sans qu'il soit possible de savoir combien de temps ce phénomène perdurera.

⊙ Les niveaux les plus urbains de l'armature se sont renforcés

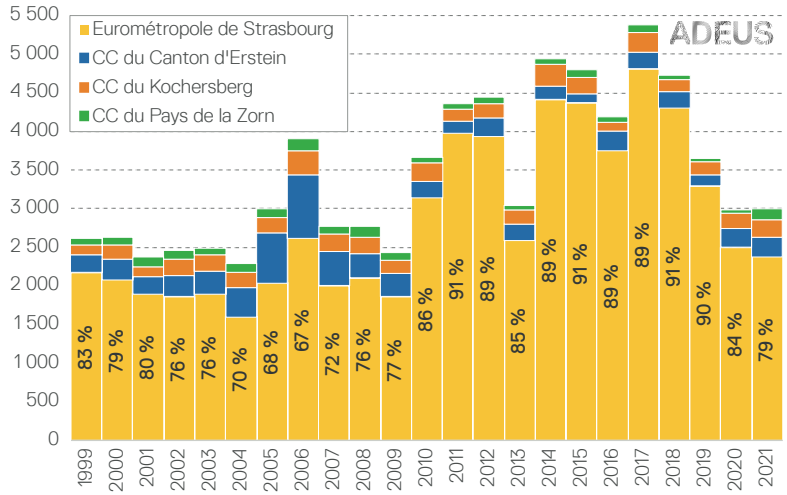
Le Document d'Objectifs et d'Orientations (DOO) visait à répartir l'offre neuve en fonction de l'armature urbaine, afin de la développer en priorité dans les niveaux les plus élevés. Cet engagement a été respecté, d'autant plus depuis 2010 et la forte montée en puissance de Strasbourg et de l'Eurométropole. **Près de 9 logements sur 10 ont été réalisés dans les deux premiers niveaux de l'armature urbaine du SCOTERS.**

⊙ L'offre continue de se diversifier dans les niveaux urbains de l'armature et continue de se spécialiser dans les villages

Le collectif représente 81 % des logements neufs produits dans le SCOTERS entre 1999 et 2021, avec une montée en puissance en 2010 (83 % entre 2010 et 2021).

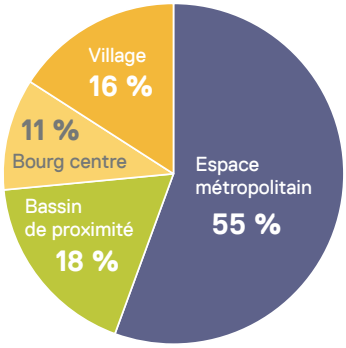
Cette hausse de six points de pourcentage n'est pas anodine, puisqu'en réalité le nombre annuel moyen de logements collectifs commencés dans le SCOTERS a augmenté de 55 % entre les deux périodes de référence. En effet, s'il y

LOGEMENTS COMMENCÉS DANS LE SCOTERS PAR EPCI
Source : SDES-SITADEL en date réelle

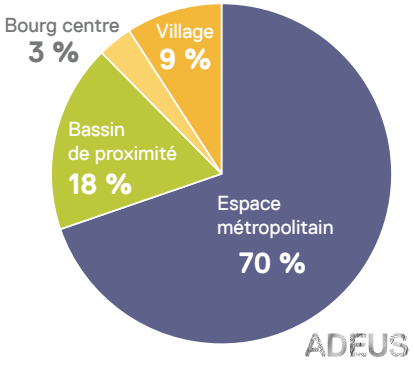


PRODUCTION ANNUELLE MOYENNE DE LOGEMENTS

ENTRE 1999 ET 2009



ENTRE 2010 ET 2021



Source : SDES-SITADEL en date réelle

avait en moyenne de l'ordre de 2 000 logements collectifs commencés annuellement entre 1999 et 2009, cette moyenne est passée à **plus de 3 100 logements collectifs commencés annuellement entre 2010 et 2021.**

Les logements individuels ont également vu leur nombre annuel moyen de production augmenter, mais pas dans les mêmes proportions.

Toutefois, cette répartition des catégories de logements produits est très différente selon les niveaux de l'armature urbaine. À mesure que l'on s'éloigne de l'espace métropolisé, la part de l'individuel augmente. Plus exactement les villages sont les communes qui produisent davantage de logements individuels que de logements collectifs du fait d'un retrait des opérateurs qui se traduit par moins d'opérations d'aménagement et davantage de projets individuels, en urbanisation diffuse.

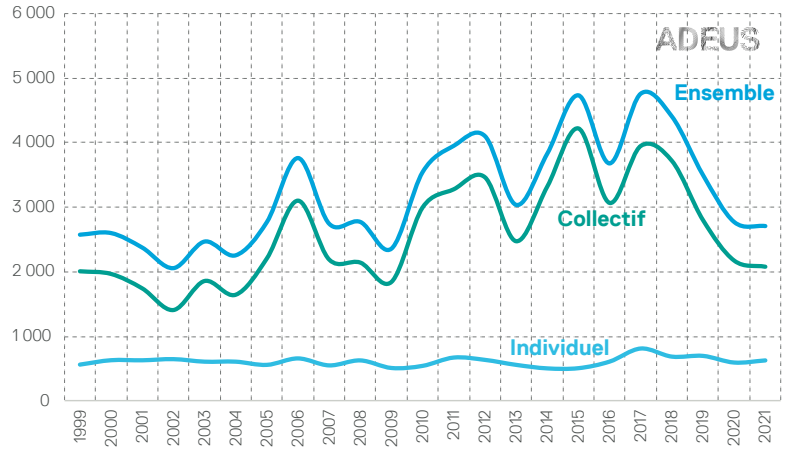
La taille des opérations est un facteur qui devra sans doute évoluer dans l'application du futur SCoT en révision car la mise en œuvre de la trajectoire ZAN se traduira par une raréfaction des opérations d'ensemble sur de gros volumes de logements sur des terrains nus. Le suivi de l'artificialisation, au-delà de 2030, supposera d'avoir une vision fine des espaces non bâtis au sein des tissus urbains.

1.4. Une chute de la construction de logements sociaux sur l'Eurométropole qui contracte l'essentiel de l'offre

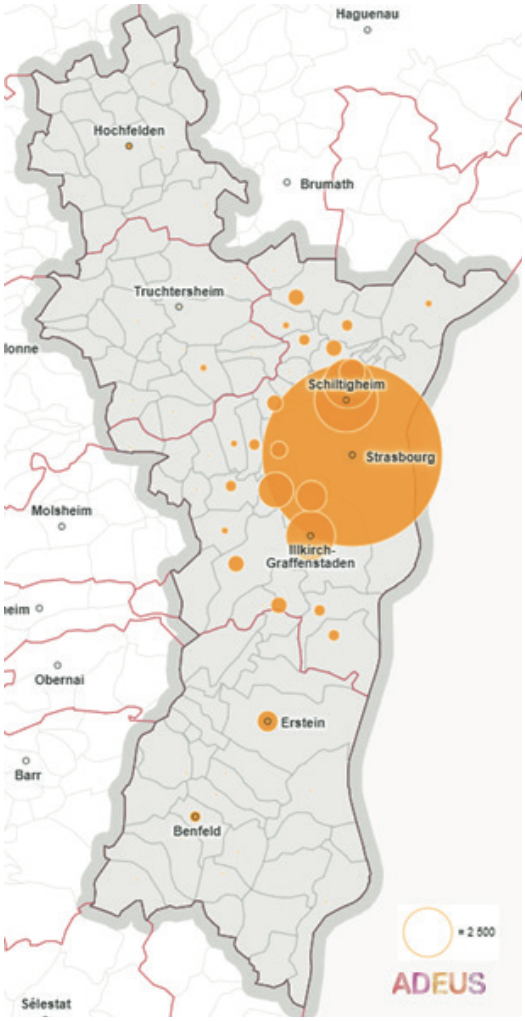
Au 1er janvier 2023, le parc locatif social se compose de 72 069 logements dans le Bas-Rhin, dont 58 313 dans le SCOTERS, soit 81 % du parc total. Au sein du SCOTERS, l'Eurométropole de Strasbourg concentre 56 728 logements locatifs sociaux (97 %). Le parc social est historiquement très concentré dans un faible nombre de communes dans le Bas-Rhin.

Depuis le dernier bilan, le parc social bas-rhinois dispose de 8 250 logements supplémentaires, dont 78 % dans l'Eurométropole de Strasbourg. Or, **le nombre de logements sociaux financés a fortement ralenti depuis 2020, avec une division quasi par 3** entre les 1 000 logements annuellement en moyenne dans la métropole avant 2020, et la dernière année (2022). Comme de manière globale en matière de logements, la

PRODUCTION DE LOGEMENTS DANS LE SCOTERS SELON LEUR CATÉGORIE
Source : SDES-SITADEL en date réelle



RÉPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX DANS LE SCOTERS EN 2023
Source : DREAL Grand Est – RPLS 2023



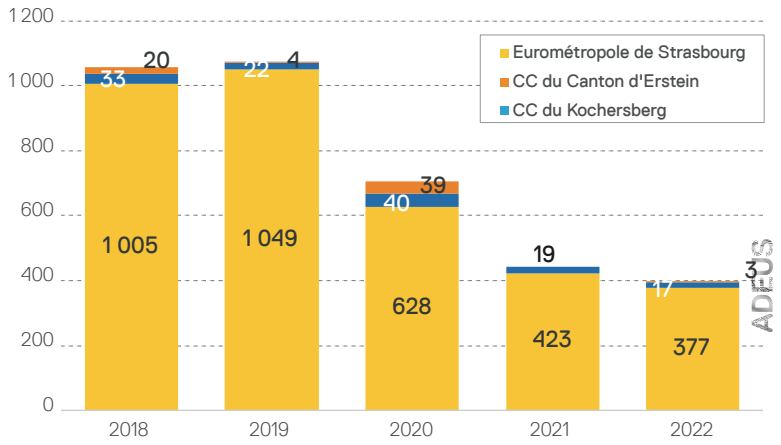
production de logements sociaux n'est jamais linéaire et évolue selon des cycles alternant forte production et période de contraction. Le recul conjoncturel, très marqué sur les dernières années analysées, pourrait être préoccupant s'il se prolongeait. Il pourrait remettre en cause à la fois sur le devenir de la production de logements aidés au niveau du Bas-Rhin, si la métropole n'est plus en capacité de produire autant, et la solidarité des autres bassins de vie si d'autres territoires bas-rhinois ne se mobilisaient pas pour prendre part à cette production.

Ce recul de l'offre en logements sociaux est d'autant plus préoccupant que l**a rotation au sein du parc social local ne cesse de diminuer.** La pression de la demande (cf. ci-dessous) devient très forte dans l'ensemble des bassins de vie du SCOTERS avec en moyenne 6 demandes pour 1 attribution, même si les volumes produits dans ces bassins de vie sont sans comparaison avec le parc de l'Eurométropole.

TYPOLOGIE DES LOGEMENTS SOCIAUX EN 2022 - Source : SDES - RPLS 2022

	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces et +	TOTAL
SCOTERS	3 536	10 297	22 906	15 874	4 917	**57 530**
Eurométropole de Strasbourg	3 504	10 056	22 306	15 325	4 770	**55 961**
CC du Canton d'Erstein	31	182	431	391	114	**1 149**
CC du Kochersberg	0	43	125	103	6	**277**
CC du Pays de la Zorn	1	16	44	55	27	**143**

NOMBRE DE LOGEMENTS SOCIAUX FINANCÉS (LOGEMENTS ORDINAIRES)
Source : DREAL Grand Est - Logements financés



	2018	2019	2020	2021	2022
Eurométropole de Strasbourg	1 005	1 049	628	423	377
CC du Canton d'Erstein	33	22	40	19	17
CC du Kochersberg	20	4	39	0	3
CC du Pays de la Zorn	0	2	0	47	0

Source : DREAL Grand Est - Logements financés

Bilan en matière de logements

Le précédent bilan des effets de la mise en œuvre du SCOTERS date de 2018 et était marqué par le rétrécissement du périmètre intervenu entre 2012 et 2018. Ce sujet est désormais acté, mais si lors du bilan de 2012 la crise financière et immobilière n'avait pas pu être prise en compte, un autre **événement majeur et planétaire est intervenu depuis : la pandémie, avec un arrêt brutal de l'économie et ses impacts sur l'immobilier, le nouveau rapport au travail avec le développement du télétravail et les déplacements liés.**

Une croissance démographique retrouvée

Entre 2012 et 2018, la croissance démographique était moitié moindre que celle attendue. Entre 2014 et 2020, la population du SCOTERS a assez fortement augmenté, sous l'impulsion de l'Eurométropole de Strasbourg, ce qui a permis de **renouer avec un taux annuel moyen de croissance démographique plus conforme avec le niveau attendu dans le PADD et le DOO.**

Un territoire qui conserve davantage ses familles que par le passé

De la même manière, lors de l'établissement du précédent bilan, le nombre de couples avec enfant(s) continuait de diminuer, interrogeant ainsi le territoire sur sa capacité à retenir, voire à attirer des familles. L'offre de logements à destination des familles est un élément important, tant en typologie qu'en accessibilité financière. Si le marché immobilier a continué de tutoyer les sommets, on observe cependant un retournement de situation, puisque le nombre de couples avec enfant(s) augmente légèrement.

Un équilibre à trouver en matière de production de logements

Historiquement, l'Eurométropole de Strasbourg représente un peu plus de la moitié du parc de logements. Si ce volume, qui n'a aucun équivalent dans les autres bassins de vie du SCOTERS, ne peut pas être modifié à l'échelle du schéma de cohérence, il réinterroge la production en logements (collectifs notamment) dans les autres bassins de vie.

L'accroissement de la production de logements depuis les années 2010 conforte les niveaux supérieurs de l'armature urbaine, comme le stipule le DOO. Même si les bourgs centres pouvaient être davantage dynamiques en matière de production de logements, à chaque niveau de l'armature urbaine correspond une catégorie de logements plus importante : le collectif dans l'espace métropolitain et l'individuel dans les villages. Cette répartition de la production de logements permet un certain équilibre des territoires et leur complémentarité.

Les enjeux pour l'avenir relèvent à la fois de l'accessibilité financière des logements, dans un contexte de tensions accrues (difficulté d'accès à l'emprunt, limitation de l'offre, etc.), le réinvestissement dans le tissu urbain existant afin de limiter l'étalement urbain mais aussi pour requalifier le parc et l'adapter aux conséquences du dérèglement climatique, et enfin l'enjeu du vieillissement de la population avec les conséquences que cela suppose à la fois en termes de maintien dans les lieux ou de créations de logements adaptés au grand âge et à la dépendance, mais aussi en termes de libération du parc de logements.

2. Organiser le territoire autour des transports en commun

Rappel de l'esprit initial du SCOTERS

Le SCOTERS recherche une optimisation des réseaux de transports collectifs pour faciliter la mobilité de tous, autrement qu'en voiture et pérenniser ainsi les lourds investissements des collectivités en matière d'infrastructure et de politiques de transport.

En assurant une cohérence entre urbanisation et desserte en transports autres que la voiture individuelle, le projet de territoire du SCOTERS vise à :

- *Renforcer et développer en priorité l'urbanisation autour des gares, des arrêts de transports collectifs performants en tenant compte du cadencement et du niveau de desserte, mais aussi dans un rayon de proximité à ces équipements, mais aussi à des polarités de commerces, de services et d'emplois.*
- *Mailler le réseau pour le renforcer et favoriser l'intermodalité*
- *Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail*

2.1. Le contexte de la mobilité a changé depuis le précédent bilan

Enseignements cf. observatoires ADEUS développés depuis 2018

Lors du précédent bilan de 2018, un certain nombre de projets structurants en matière de mobilité venait d'être mis en services ou mis en chantier. Ils ont modifié l'accessibilité du territoire.

Le Réseau Express Métropolitain (REME) a été mis en service décembre 2022 avec une extension des amplitudes horaires et un accroissement de la fréquence des trains, sur les lignes en direction de la gare de Strasbourg desservant les villes moyennes du Bas-Rhin ainsi que le développement de lignes radiales. Depuis son lancement, le REME a connu une mise en tension du système, avec des gares et lignes utilisées au maximum de leur potentiel (taux de régularité, suppressions de train, etc.). **L'enjeu réside donc dans la consolidation et la fiabilisation du système** (saut de l'offre ferroviaire et routière engagé, poursuite du développement ferroviaire, travail sur les services, l'intermodalité et la dimension transfrontalière) pour permettre une évolution de l'offre dès 2026 afin de répondre aux enjeux de mobilité du territoire du SCOTERS et du bassin de vie de mobilité plus largement. L'enjeu est d'autant plus fort à l'échelle du SCOTERS que la part modale des transports interurbains reste particulièrement faible, encore plus sur la période actuelle qu'il y a 10 ans : 1 % des déplacements en 2019, 2 % des déplacements en 2009. D'où des perspectives de coopération et de complémentarité à organiser entre territoires au sein du Bas-Rhin.

La ZFE-m a été mise en place en janvier 2022 pour répondre à une urgence tant sanitaire que climatique, et à une obligation réglementaire. Son principe est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini avec l'usage des vignettes Crit'Air qui font référence à l'émission de polluants atmosphériques. L'objectif est donc d'encourager les moyens de déplacement alternatif ainsi que l'utilisation de véhicules plus propres pour diminuer les émissions polluantes issues du trafic routier et limiter la consommation d'énergie fossile qui contribue au dérèglement climatique. Depuis sa mise en place, le parc de véhicules en circulation dans l'Eurométropole de Strasbourg a diminué pour la première fois de 2,83 % entre 2022 et 2023, soit environ 7 000 véhicules en moins. Parallèlement, le parc se renouvelle. Le nombre de véhicules électriques (Crit'Air 0) a augmenté de 38 % sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg

durant l'année 2022. Les Crit'Air 1 progressent aussi et tous les autres régressent. Ailleurs dans le SCOTERS et le Bas-Rhin, les Crit'Air 4 et 5 continuent de représenter près de 15 % du parc automobile (contre 9 % du parc dans la métropole) et les Crit'Air 1 ne progressent pas aussi vite que sur la métropole. **L'enjeu réside aujourd'hui dans le changement de pratiques de mobilité des habitants de l'Eurométropole et du SCOTERS plus largement.**

Le 17 décembre 2021, **le contournement ouest de Strasbourg (A355)** a été mis en service pour décharger la M35 et reporter le trafic de transit. Ce nouveau contexte routier a conduit l'Eurométropole de Strasbourg à mettre en place, dans le même temps, trois autres mesures circulatoires sur la M35, afin d'apaiser l'axe et de limiter l'appel de nouveaux véhicules particuliers. Ces trois mesures sont :

- l'application de l'arrêté P2021-095 destiné à interdire la circulation de poids lourds en transit entre l'échangeur A355-A4-A35 au nord et l'échangeur M35-M353 au sud ;
- une baisse de la vitesse limite autorisée de 90 km/h à 70 km/h sur la M35 entre la place de Haguenau et la porte de Schirmeck, et une baisse de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h sur la rocade sud (M353) entre Geispolsheim et Fegersheim ;
- la mise en place de voies réservées expérimentales sur les secteurs de la M35 à trois voies de circulation, dans le sens entrant sur Strasbourg au nord et au sud.

Ces mesures visent à modifier sur le temps long les pratiques de mobilité. Pour autant, si le trafic poids-lourds est en forte baisse sur la M35 en 2023 par rapport à 2019 (de -30 % à -50 % selon la section), en particulier aux heures de pointe du soir (16h-19h), le trafic global de véhicules légers sur l'ensemble du réseau hyperstructurant (M35 + A355) demeure légèrement plus élevé que sur la seule M35 en 2019. L'augmentation de la capacité, permise à la fois par le report de trafic poids-lourds et l'abaissement des vitesses, s'est accompagnée d'une fluidification notoire du trafic qui rend l'axe plus performant et plus attractif, avec le risque donc de renforcer l'usage de la voiture au détriment notamment des transports collectifs pour lesquels d'importants investissements ont été consentis sur les dernières décennies. L'enjeu réside donc dans une évolution de la voie réservée au covoiturage pour qu'elle puisse pérenniser son effet verrou sur le trafic. Il réside également dans le développement d'une offre de transports en commun et de covoiturage fiable et efficace qui puisse accompagner le changement de pratique de mobilité. Enfin, l'enjeu réside également dans la prise en compte de la qualité de l'air et de la qualité de vie des habitants des communes traversées par l'A355 à l'échelle du SCOTERS.

2.2. Toujours plus de déplacements, toujours plus de distances ...

Données cf. enquête ménage déplacements de 2019 (dernières données disponibles en date, le précédent bilan étant établi sur l'enquête de 2009)

À l'échelle du SCOTERS, sous l'effet cumulé de la croissance démographique et d'un accroissement de la mobilité, **le nombre total de déplacements effectués par les habitants a augmenté** de 14 %, passant de 1 930 000 déplacements en 2009 à 2 210 000 déplacements en 2019. À titre individuel, le nombre de déplacements par jour et par personne est passé de 3,9 à 4,2 en 10 ans. Ce sont autant de déplacements supplémentaires à gérer sur le territoire, avec les nuisances (congestion, bruit), pollutions et émissions de gaz à effet de serre que cela implique.

Les distances parcourues ont elles aussi augmenté : le total de kilomètres parcourus quotidiennement est passé de 7 129 000 km en 2009 à 7 292 000 km en 2019.

2.3. La voiture reste omniprésente

Pour la première fois, entre 2022 et 2023, le parc de véhicules en circulation dans l'Eurométropole de Strasbourg a diminué de près de 3 % alors qu'il continue d'augmenter dans les autres EPCI du SCOTERS et dans le reste du Bas-Rhin.

- ↦ +7 % en 10 ans pour l'Eurométropole de Strasbourg (entre 2009 et 2019) ;
- ↦ +6 % en 10 ans pour le SCOTERS (entre 2009 et 2019) ;
- ↦ +18 % pour le reste du Bas-Rhin (entre 2009 et 2019).

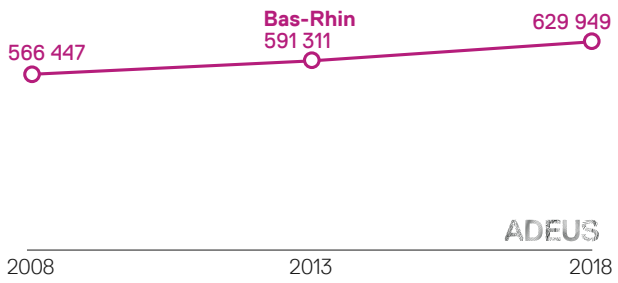
L'équipement en automobile des ménages ne traduit que partiellement l'usage qui est fait des voitures. La voiture n'est plus utilisée que pour la moitié des déplacements dans le Bas-Rhin, pour 41 % des déplacements dans le SCOTERS (37% dans l'Eurométropole de Strasbourg et la moitié dans les autres EPCI du SCOTERS).

Le reste du temps, la voiture est en stationnement, le plus souvent sur l'espace public. La question du stationnement se pose avec autant d'acuité dans les cœurs de métropoles, cœurs de villes et de villages, ainsi que dans certains quartiers résidentiels comme les quartiers de faubourgs ou de lotissements. Parce que les logements anciens ou rénovés ne sont pas toujours équipés de garage, ou simplement parce que stationner devant chez soi est perçu comme un droit, **l'espace public devient une solution de stationnement entraînant une concurrence dans l'usage de l'espace public** (piétons, cyclistes, espaces végétalisés, espaces de convivialité, animations, etc.).

L'usage de la voiture a diminué sur les distances les plus courtes. L'enjeu est de réduire sa part sur les courtes et moyennes distances, où une offre alternative performante existe ; et réduire l'autosolisme. Dans l'Eurométropole de Strasbourg et le SCOTERS, deux tiers des kilomètres parcourus continuent d'être réalisés en voiture. Ce constat est encore plus marqué pour les territoires hors de l'Eurométropole de Strasbourg, où plus de trois quarts des distances parcourues le sont en voiture.

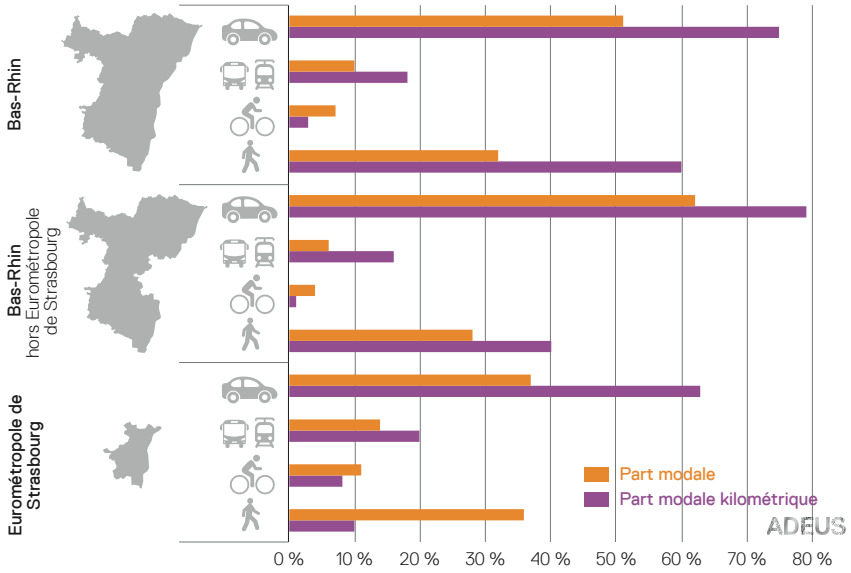
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES POSSÉDÉS PAR LES MÉNAGES

RP 2008, 2013 et 2018



Entre 2022 et 2023, le nombre de voitures immatriculées dans l'Eurométropole de Strasbourg a diminué significativement, une première depuis 2015.

RAPPORT ENTRE PARTS MODALES ET PARTS MODALES KILOMÉTRIQUES PAR MODE EN 2019 - Source : EMA 2019



Clé de lecture :
dans le Bas-Rhin en 2019, la voiture représente 51 % des déplacements mais 75 % des distances parcourues

Bilan en matière de mobilité et de transports

L'évolution des indicateurs depuis 2018 confirment les conclusions du précédent bilan quant au rôle encadrant du SCOTERS en matière d'articulation entre urbanisation et transports collectifs. Les indicateurs en matière d'économie et de logements (cf. 1ère partie) soulignent le renforcement des niveaux les plus urbains de l'armature qui sont aussi les secteurs les mieux desservis par les transports ; le SCOTERS a donc favorisé la structuration du territoire à travers la mise en mise en œuvre de l'armature urbaine en matière d'intensification de l'offre de mobilité et d'accessibilité.

Les indicateurs depuis 2018 confirment :

- le développement du logement et de l'emploi dans les secteurs les plus urbains et les mieux desservis par les transports collectifs (cf. volet logement et économie) ;
- la réduction de l'usage de la voiture sur les courtes distances, en particulier au sein de l'Eurométropole. Mais l'essentiel des déplacements s'effectue toujours en voiture dans les autres bassins de vie ;
- les effets conjugués du déploiement du Réseau Express Métropolitain entre les villes moyennes du Bas-Rhin, en parallèle de la mise en place de la Zone à Faible Émission sur l'Eurométropole et l'ouverture d'infrastructures ont fluidifié une part du trafic mais ces gains ne permettent pas encore de résoudre les problèmes de congestion chronique du cœur métropolitain et ses impacts en matière de santé publique.

La forte polarisation des emplois sur l'Eurométropole (près de 60 % des emplois du Bas-Rhin), la concentration de grands équipements et de zones commerciales **confirment un fonctionnement des bassins de vie plus large que le périmètre du SCOTERS et concluent à la nécessaire révision du schéma**. Si les intentions des orientations du premier schéma demeurent d'actualité, leur traduction suppose de **repenser son projet de territoire en tenant compte de l'incidence des infrastructures réalisées mais aussi de l'évolution des modes de vie suite à la crise sanitaire de la COVID** (télétravail, rapport à la proximité, usage du vélo électrique, nouvelles pratiques d'achats, etc.).

3. Assurer une gestion économe de l'espace

Rappel de l'esprit initial du SCOTERS

Afin de limiter l'étalement urbain, le SCOTERS privilégie le renouvellement urbain et limite les zones d'extension urbaine tant pour les besoins économiques que résidentiels. Il traduit cet objectif, entre autres, par une enveloppe maximale de 740 ha sur 6 ans (période 2012-2018) répartie pour 420 ha pour le développement économique et 320 ha pour le logement.

Cette enveloppe doit favoriser des formes d'habitat plus sobres en matière de consommation de foncier et permettre une répartition plus équilibrée du foncier d'activité en privilégiant des sites stratégiques.

3.1. Inscrire le territoire dans une trajectoire de zéro artificialisation nette

Les enveloppes définies pour 6 ans, entre 2012 et 2016 sont obsolètes. L'ancienne stratégie définie lors de la seconde modification de 2012 ne répond plus aux **enjeux d'inscription du SCOTERS dans une trajectoire vers le zéro artificialisation nette** (cf. préambule). À titre d'illustration, le précédent schéma s'attachait à suivre la consommation foncière et son usage dans les extensions urbaines, afin de répondre aux enjeux de lutte contre l'étalement urbain.

La trajectoire du ZAN va un cran plus loin puisqu'il s'agit de mesurer non plus les extensions, mais l'artificialisation des espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) dont une part est incluse dans les tissus urbains en Alsace ; puis de mesurer l'artificialisation des terrains perméables au sein de ces tissus.

Ces enjeux supposent une mise à plat des outils mobilisés jusqu'ici pour suivre le foncier, et de croiser plusieurs sources, à commencer par la base de données d'occupation du sol mise en place par la Région Grand Est pour son SRADDET (définition des enveloppes foncières territorialisées pour la mise en œuvre du ZAN), ***outil qui n'existait pas avec ce niveau de précision lors du précédent bilan.***

3.2. Bilan de la consommation foncière

Environ 1000 ha (1005.1 ha) ont été artificialisés entre 2007 et 2018 sur le territoire du SCOTERS. Soit une moyenne de l'ordre de 83 à 84 ha par an[1] soit 30% de l'artificialisation du Bas-Rhin.

À l'heure de l'élaboration de ce bilan, le millésime 2021 qui permettrait de mesurer la consommation foncière entre les années 2019-2021 n'est pas encore disponible. **Or, plusieurs projets d'ampleur qui n'apparaissaient pas sur les orthophotos de 2018 ont été réalisés depuis,** tels que le Contournement Ouest de Strasbourg, la Zone Commerciale Nord à Vendenheim, la voie de liaison sud, etc. Les projets cités représentent à eux seul une consommation d'au minimum 300 ha[2] (et sans doute plus) qu'il conviendra de prendre en compte dans la consommation passée du SCOTERS.

Entre 2007 et 2018 sur le territoire du SCOTERS, un peu plus de 315 ha ont été consommés pour générer des logements, 270 ha pour les activités économiques et plus de 500 ha pour les équipements, réseaux et autres infrastructures (incluant notamment le chantier de la LGV).

1. Source : BOCS Grand Est, janvier 2024
2. Source : estimation géomatique, Observatoire du Foncier Alsace/ ADEUS novembre 2023

3.3. Usage du foncier pour l'économie

L'artificialisation induite par le foncier économique (source OCS Grand Est) représente 270 ha de consommation foncière entre 2007 et 2018. Soit un rythme annuel moyen compris entre 22 et 23 ha.

Cette consommation foncière (sur 12 ans) représente moins du 1/3 de l'enveloppe foncière de 420 ha, que le SCOTERS prévoyait sur la période 2012-2016.

Les fichiers fonciers confirment les indicateurs de consommation de la BDOCS. Si l'on fait abstraction des anomalies détectées en 2017 et en 2018 sur l'Eurométropole, la consommation foncière moyenne était d'un peu moins de 16 ha annuels (15.8 ha dans les fichiers fonciers et 22.5 dans l'OCS) à l'échelle du SCOTERS. Bien que les chiffres soient différents, puisque issus d'une approche de l'artificialisation par la fiscalité, ce constat réalisé à partir des bases fiscales confirme la consommation foncière surfacique obtenue par photos aériennes.

Note : des anomalies ont été détectées en 2017 et en 2018 sur l'Eurométropole (indicateurs surlignés en jaune dans le tableau ci-dessous). Elles sont liées à l'apparition de petits éléments techniques (compteur, dépendance) sur de vastes propriétés qui, après vérification des unités foncières, ne correspondent pas à une artificialisation effective.

3.4. Usage du foncier pour le logement

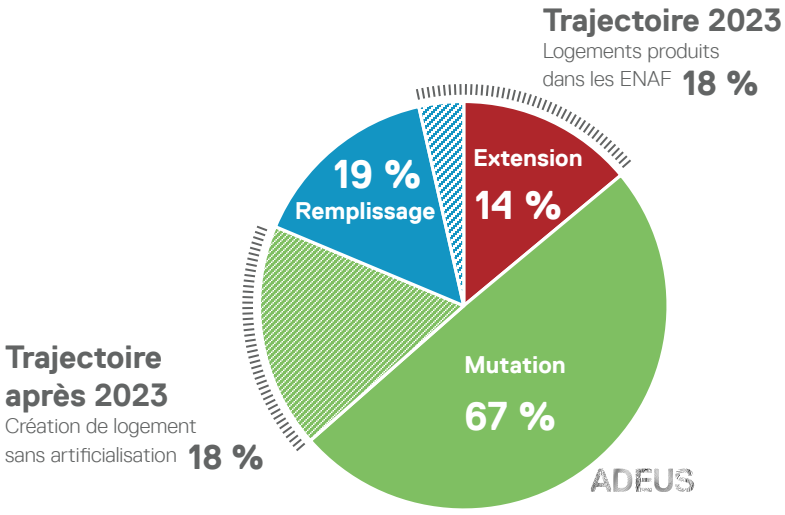
L'artificialisation induite par le logement (source OCS Grand Est) représente 315 ha de consommation foncière entre 2007 et 2018, soit un rythme annuel moyen d'un peu plus de 26 ha.

Cette consommation représente un peu plus de la moitié de l'enveloppe foncière de 320 ha allouée par le SCOTERS sur la période 2012-2016.

L'évolution des propriétés (sources : fichiers fonciers MAJIC) montre que la production de logements sur la dernière décennie s'est opérée pour l'essentiel au sein du tissu urbain (86 % des logements) et en majorité sur du foncier déjà bâti (67 % de mutations). L'étalement urbain, résultant des logements construits sur des terres agricoles en extension, ne représente que 14 % du parc. Se rajoutent à ces 14 % en extension +4 % de logements produits en remplissage de terres agricoles situées dans le tissu. Autrement dit **18 % des logements produits dans le SCOTERS depuis 10 ans l'ont été sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers.** Soit moins d'un logement sur 5. Ce qui est un indicateur de la bonne trajectoire du SCoT pour répondre aux objectifs de la loi Climat et Résilience en matière de réduction de l'artificialisation à horizon 2030. À l'inverse, si l'on analyse les mutations, soit l'ensemble des propriétés bâties qui ont généré de nouveaux logements, près de 80% d'entre eux ont eu un impact sur le sol.

En conclusion :

- les signaux semblent au vert pour inscrire le territoire dans le premier pas (2030) de la trajectoire du Zéro Artificialisation Nette (ZAN, loi climat et résilience d'août 2021) pour produire des logements ;
- la question de l'artificialisation après 2030 est un défi majeur pour continuer à produire un volume conséquent de logements en limitant la perte de sols perméables.



L'échelle du SCOTERS gomme des spécificités territoriales entre l'Eurométropole, où la construction sur des ENAF est marginale (14 %), et les autres bassins de vie. Elle est de l'ordre de 30% dans le canton d'Erstein et davantage (37 %) dans le Kochersberg. Dans le Pays de la Zorn, près d'un logement sur 2 (48 %) a été produit sur de la terre agricole ; bien que cet EPCI soit aussi celui qui a produit le moins de logements. L'effort de réduction de la consommation foncière de terres agricoles est donc un levier important du SCoT en révision qui peut difficilement se traiter sans des orientations adaptées.

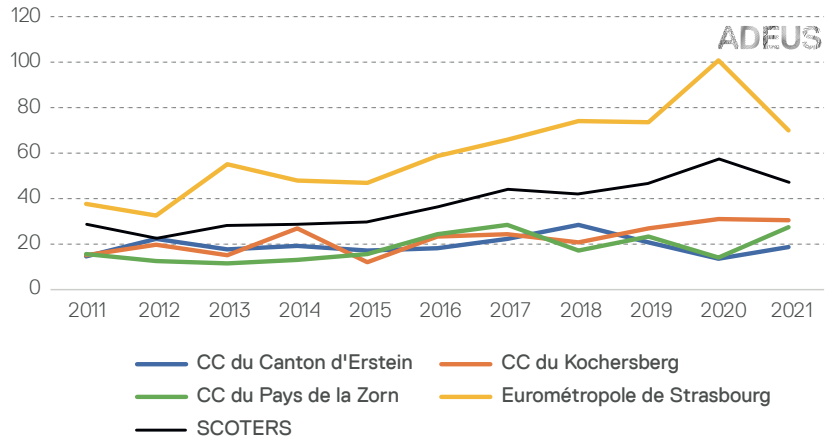
Les densités produites sur les terrains agricoles, en extension de l'espace urbanisé, témoignent d'une optimisation de l'usage du foncier pour produire davantage de logements. On construisait en moyenne 18 logements de plus dans le SCOTERS en 2021 que 10 ans avant. **Ce phénomène, constaté lors du précédent bilan, s'est renforcé, dans l'ensemble des territoires.**

C'est au sein de l'Eurométropole, où la courbe des densités est inverse de celle des hectares consommés en extension, que les densités sont les plus spectaculaires avec un doublement des logements produits. Dans les autres territoires, la densité évolue peu dans le canton d'Erstein (passant de 14 à 19 logements par ha). Elle double dans le Kochersberg avec un accroissement régulier ; et double également dans le Pays de la Zorn.

Remarque méthodologique : Les densités moyennes constatées peuvent paraître faibles voire en deçà des objectifs du SCOTERS certaines années (notamment avant 2016). On notera que ces données, issues des fichiers fonciers, agrègent l'ensemble des opérations de logements, y compris les logements diffus et les « petites » opérations (moins de 5 000 m²) qui échappent aux opérations encadrées par le SCOTERS et analysées par sa commission compatibilité.

Si on analyse les dossiers soumis à la commission compatibilité du SCOTERS, sur 78 projets soumis au bureau entre 2018 et début 2023, 66 ont porté sur un projet habitat et 6 ont appelé une remarque sur les densités car à peine atteintes ou non garanties au regard des pièces du dossier. Mais aucun dossier n'a été jugé non compatible. À l'inverse, la commission a fait le constat de densités nettement supérieures aux densités prescrites par le SCOTERS dans de nombreux projets (une quinzaine, dont 4 à 5 dossiers dont les surfaces cumulées couvrent plus de 100 ha)[3].

ÉVOLUTION DES DENSITÉS PRODUITES SUR LES ENAF EN EXTENSION (LOGEMENTS/HA)



3. Source : commission compatibilité du SCOTERS entre 2018 et 2024

Bilan en matière d'artificialisation et d'usage du foncier

La période 2018-2021 confirme la concentration de la production de logements dans les secteurs les plus densément urbanisés du territoire.

La réduction de consommation foncière s'est accélérée pour le logement, amplifiée par le niveau de construction de logements collectifs sur l'Eurométropole avec des densités largement au-dessus des minima du SCOTERS. Cet important volume (95 % des logements produits dans le SCOTERS) s'est opéré avec un impact moindre sur les espaces naturels, agricoles et protégés (à 86 %).

Dans les autres bassins de vie, les densités augmentent elles aussi : un hectare produit en moyenne 10 logements de plus en 2021 qu'il n'en produisait en 2011. La part de logements produits dans les ENAF tend à se réduire, mais elle demeure importante dans le Kochersberg (40 %) et dans le pays de la Zorn (48 %).

Concernant le foncier économique, l'analyse des derniers millésimes des fichiers fonciers confirme un rythme d'artificialisation bien en dessous (moins de 20 ha annuels) des maxima (70 ha annuels) prévus pour le période 2012-2018.

L'effort de réduction de la consommation foncière de terres agricoles est donc un levier important du SCoT en révision qui peut difficilement se traiter sans des orientations adaptées.

Ces indicateurs positionnent favorablement le SCOTERS pour atteindre les objectifs du ZAN à horizon 2030, notamment concernant le résidentiel. On notera cependant que 80 % des logements produits ont eu un impact sur la perméabilité des sols, ce qui suppose de travailler par période les orientations du SCOTERS en révision pour répondre au défi de l'artificialisation dans sa dimension d'imperméabilisation des sols, et plus seulement de consommation de terres arables.

4. Optimiser et partager le développement économique

Rappel de l'esprit initial du SCOTERS

Lors de son élaboration, le SCOTERS avait constaté l'éparpillement des projets de zones d'activités dans la région. Le document a donc prévu une répartition spatiale et une hiérarchisation des projets de zones. Ce partage à l'échelle de la région de Strasbourg vise à réduire la concurrence interne entre les territoires du SCOTERS tout en favorisant une meilleure maîtrise de la consommation foncière et une meilleure visibilité pour les acteurs économiques. Le SCoT se fixe pour objectifs le renforcement des solidarités intercommunales et une répartition équilibrée du développement économique

Concernant les activités commerciales, le SCOTERS cherche à relier logique d'implantation et armature urbaine. Il s'agit également d'orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants et de permettre l'installation des grandes installations d'intérêt collectif.

Rappel des objectifs du SCOTERS :

- *répartir le développement économique de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire ;*
- *éviter l'éparpillement des projets de zones d'activités source d'une faible optimisation et de répartition insatisfaisante des ressources et des emplois ;*
- *maîtriser la consommation foncière. - Réduire la concurrence entre les territoires du SCOTERS et renforcer les solidarités intercommunales ;*
- *orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants ;*
- *permettre la réalisation des grandes installations d'intérêt collectif ;*
- *localiser les activités commerciales en favorisant une offre commerciale équilibrée ;*
- *intégrer la dimension économique de l'agriculture dans le développement des espaces urbanisés.*

NOTE : Compte tenu de la conjoncture économique nationale et internationale des dernières années, le bilan économique du SCOTERS est à nuancer, la plupart des indicateurs économiques ne permettant pas de réellement distinguer effets conjoncturels, effets du SCOT et temps des entreprises.

4.1. Le SCOTERS reste le 1er moteur économique du Bas-Rhin et de la Région Grand Est

Le SCOTERS compte 285 253 emplois en 2020, tous types confondus. Soit 13.5 % des emplois de la Région Grand Est. **Son poids s'est renforcé depuis le dernier bilan** (il était de 12.8% en 2014) à la fois par la dynamique économique de la métropole de Strasbourg (cf. ci-après), et par une érosion de l'emploi à l'échelle du Grand Est.

Le SCOTERS concentre 60 % de l'emploi du Bas-Rhin (59,1 %) avec un effet de levier sur les dynamiques constatées à l'échelle du Bas-Rhin. **Les dernières années confirment l'accélération du nombre d'emplois là où le précédent bilan (basé sur les chiffres de 2014) constatait une stagnation :**

+3,9 % d'emplois dans le Bas-Rhin avec une forme d'effet d'entraînement du SCOTERS (+5,9 %) et de sa métropole. Avec 261 839 emplois, cette dernière regroupe 54 % des emplois du Bas-Rhin en 2020 et cette part a augmenté d'un point depuis 2014.

Cette accélération n'affecte pas les bassins de vie du SCOTERS de la même manière. Si l'Eurométropole enregistre entre 2014 et 2020 le plus fort taux annuel de variation de l'emploi total (+6,1 %, soit un gain de 15 055 emplois), le reste du SCOTERS voit le nombre d'emplois augmenter de 3,9 % (soit + 868 emplois) alors que ce taux était de 4,74 % (soit + 1 020 emplois) entre 2009 et 2014. Seule la CC du Pays de la Zorn a enregistré un taux de variation annuel plus fort depuis 2014 (+5,5 % soit + 175 emplois) par rapport à la période précédente (+2,7 % soit + 84 emplois). Les territoires de la CC du Canton d'Erstein et du Kochersberg voient un léger ralentissement de la progression de l'emploi, avec respectivement -1,5 point (+ 5,0 % à +3,5 %) et -1,3 point (+5,3 % à +4,0 %) entre les deux périodes.

La concentration de l'emploi est un autre indicateur de l'attractivité qu'exercent la métropole et le territoire du SCOTERS. **En 2020, le SCOTERS offrait 114 emplois pour 100 actifs occupés, tendance équivalente au précédent bilan et stable depuis 2009.**

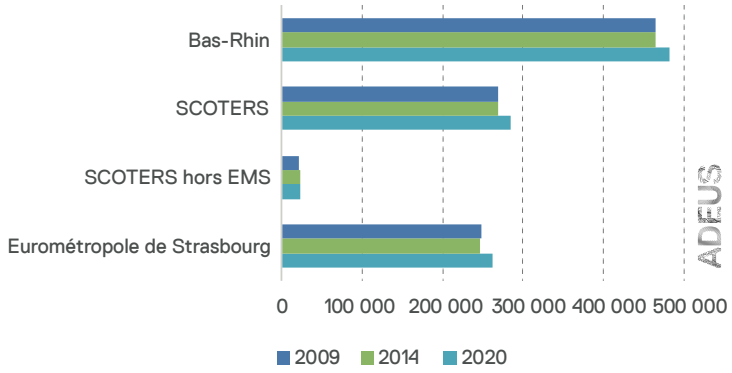
4.2. La polarisation de l'emploi se renforce au sein du SCOTERS

92 % des emplois du SCOTERS se localisent au sein de l'Eurométropole de Strasbourg en 2020 contre 87% en 2014. Cette concentration confirme le rôle moteur de la métropole. Le poids du SCOTERS dans le Bas-Rhin reste, lui, relativement stable depuis 2009 (de 58 % en 2014 à 59 % en 2020).

Le secteur tertiaire reste le premier secteur pourvoyeur d'emplois (83 % des emplois salariés en 2022), notamment dans les services aux entreprises, le commerce (68 %) et l'administration et les services publics (15 %). **Son poids (151 740 emplois) s'est accentué depuis le précédent bilan avec une hausse** de près de 28 000 emplois depuis 2012.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ENTRE 2014 ET 2020

Source: INSEE, RP

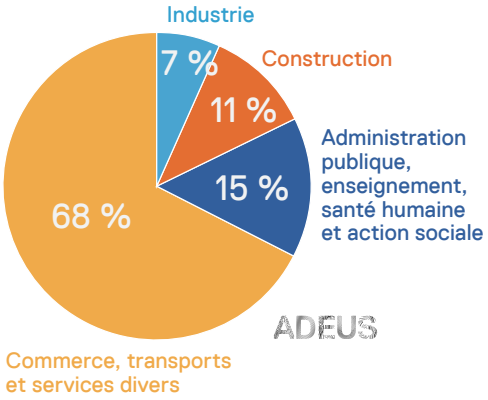


TAUX D'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI ENTRE 2009 ET 2020

Source: INSEE, RP

Les fonctions productives se maintiennent. Le secteur de la construction (7 % des effectifs en 2022) observe une hausse quasi constante de ses effectifs depuis 2015, après avoir connu une baisse constante depuis 2008. L'industrie connaît depuis 2015 une très légère augmentation de ses effectifs (+500 emplois) mais sa part continue de baisser. Elle représente néanmoins 11 % des emplois salariés en 2022, un niveau élevé par rapport à d'autres métropoles françaises.

RÉPARTION DE L'EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2022 - Source : ACCOS URSSAF



4.3. Les fonctions métropolitaines

La part des cadres des fonctions métropolitaines est en progression depuis le précédent bilan (13,1 % des emplois dans le SCOTERS, contre 10,7 % pour le Bas-Rhin. Cette part est en progression depuis 2009 et 2014 et culmine à 13,6 % pour l'Eurométropole en 2020.

À l'intérieur de chaque fonction métropolitaine, le SCOTERS concentre en effet légèrement plus de postes de cadres que la moyenne départementale. Les cadres des fonctions métropolitaines sont fortement représentés dans les fonctions de Conception et de Recherche (81 %). Cette forte représentation fait la spécificité de l'Eurométropole parmi l'ensemble des agglomérations du Grand Est, combinée au fait qu'elle cumule à elle seule 1 emploi régional sur 8 en 2020 (1 emploi sur 10 en 2014).

4.4. Le tissu économique

On dénombrait 57 148 établissements dans le SCOTERS au 1er janvier 2021. Soit près de 60 % des établissements du Bas-Rhin (58 %), correspondant à la création de près de 11 000 établissements supplémentaires depuis le dernier bilan de 2018 (+10 961 établissements). La création d'établissements augmente de manière constante depuis 2015, avec **un doublement du nombre d'établissements créés en 2021 par rapport à 2012. Et en proportion, c'est dans le Kochersberg qu'elle demeure la plus dynamique.**

⊙ La partition entre économie présentielle et économie productive se maintient

La partition de l'économie en deux sphères, présentielle et productive, permet de mieux comprendre les logiques des activités et de mettre en évidence les systèmes productifs locaux. Son analyse permet de voir les mutations économiques à l'œuvre.

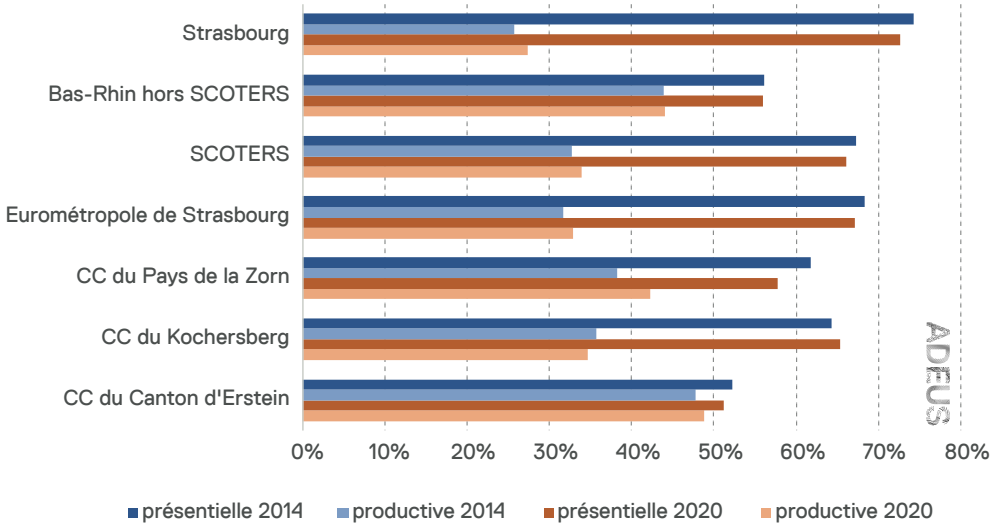
En 2020, l'économie du SCOTERS, de l'Eurométropole de Strasbourg et la CC du Kochersberg ont une répartition similaire : environ deux tiers des activités relèvent de l'économie présentielle (pour 56 % pour le Bas-Rhin hors SCOTERS) et un tiers de l'économie productive.

La CC du Pays de la Zorn se rapproche des caractéristiques bas-rhinoises hors SCOTERS (58 % économie présentielle). La CC du Canton d'Erstein se différencie des autres territoires par une répartition plus équilibrée des deux sphères qui en fait un territoire où l'activité de production est en proportion la plus forte avec près la moitié (49 %) des activités.

Entre 2020 et 2014, on remarque dans tous les territoires observés une baisse de la part de la sphère présentielle (sauf CC du Kochersberg +1 point) au profit de la sphère productive, particulièrement marquée dans le CC du Pays de la Zorn (+4 points et +7,5 % du nombre d'emplois de la sphère productive).

Le secteur industriel est diversifié et traditionnel. Il demeure une composante importante du territoire, comme le montre l'analyse des sphères économiques. Son poids relatif par rapport aux autres secteurs diminue cependant (5 % en 2020 et 6 % en 2015) alors que le nombre d'établissements industriels ne baisse pas depuis 2009 (3 100 en 2020 et 2 719 en 2015). Les pôles

SPHÈRES PRODUCTIVE ET PRÉSENTIELLE ENTRE 2014 ET 2020
Source INSEE, RP



de compétitivité en présence et les stratégies économiques de grands acteurs publics qui soutiennent notamment de nouvelles filières industrielles témoignent d'un tournant qui s'opère petit à petit dans le territoire du SCOTERS.

⊙ L'Eurométropole continue de transférer des établissements dans l'ensemble du Bas-Rhin

L'augmentation du nombre des établissements mais aussi les déménagements d'entreprises expliquent les disparités territoriales à l'échelle du Bas-Rhin. Dans le SCOTERS le solde entre transferts entrants (emménagements) et transferts sortants (déménagements) est négatif pour ce qui concerne l'Eurométropole de Strasbourg et plutôt positif pour ce qui concerne les autres intercommunalités du SCOTERS.
En 2021 :

- La CC du Pays de la Zorn reste relativement stable (solde nul en 2020 et solde légèrement négatif avec 4 déménagements hors du SCOTERS.
- La CC du Canton d'Erstein est à l'équilibre avec autant d'établissements entrants que sortants (91) après un solde négatif en 2020 (-10).
- La CC du Kochersberg enregistre un solde de transfert positif (+20), après avoir été négatif en 2020 (-1).

4.5. L'offre en sites d'accueil d'activités se raréfie

Données issues de l'Observatoire des Espaces d'Activités Economiques (EAE) ADEUS.

En 2023, le territoire du SCOTERS dispose de près de **185 Espaces d'Activités Économiques (EAE), soit 38 % de ceux du Bas-Rhin,** recensés dans le cadre de l'Observatoire des Espaces d'Activités Économiques (EAE).
Ces espaces d'activités sont implantés sur 57 communes. En 2023, l'Eurométropole de Strasbourg en comptait pour sa part 118 sur plus de 3 400 ha.

Depuis 2018, de nouveaux projets de zones d'activités ont été réalisés ou poursuivis à l'instar de l'extension des ZA de Holtzheim, Erstein ou de la requalification de l'ancienne raffinerie de Reichstett. D'autres projets inscrits dans les documents d'urbanisme, sont encore au stade des études de faisabilité ou de phase pré-opérationnelle, alors que certains sont à l'arrêt ou abandonnés. **Les zones déjà aménagées dans le SCOTERS présentent quant à elles de faibles disponibilités.** En complément de l'atlas des ZAE réalisé par la Banque des Territoires en 2023 sur le territoire de l'Eurométropole, l'inventaire des ZAE réalisé par l'ADEUS diagnostiquait **un taux d'inoccupation très faible** des zones d'activités.

4.6. L'offre commerciale continue de se développer

Le volet commercial intégré dans le SCOTERS par voie de modification n°3 en 2016 a offert un premier cadre fixant la stratégie d'aménagement commercial du territoire. Par délibération du 13 décembre 2020, les élus ont fait le choix de s'inscrire dans la dynamique des SCoT modernisés, **adossant à la révision du schéma un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial incluant un volet Logistique (DAACL)** tel que demandé par la loi Climat et Résilience. **Le diagnostic réalisé dans ce cadre**[1] a permis d'identifier :

- un développement du plancher commercial des grandes et moyennes surfaces actives qui représente un total aujourd'hui de +820 000 m² sur le territoire du SCOTERS :
  - une croissance brute des surfaces près de 2 fois supérieures à la croissance de population ;
  - en secteur nord : une forte progression de m² (+74 %) avec la création dans la ZCN de Shopping promenade, et en parallèle une explosion de la vacance due au glissement des grandes et moyennes surfaces (GMS) sur le nouvel espace commercial (enjeu de réemploi) ;
- un tissu de base alimentaire qui répond aux besoins de la population mais :
  - un grignotage des ZAE et un développement de l'offre en périphérie avec des effets : accessibilité essentiellement par voiture, vulnérabilité mobilitaire de certains publics, perte nette de foncier économique, affaiblissement des centralités au sens du DAACL : 49 % des commerces traditionnels sont implantés au sein d'un centre-ville ou centre-bourg sur la CC du Pays de la Zorn et seulement 34 % sur la CC du Kochersberg (offre en périphérie la plus marquée) ;
  - un phénomène de vacances commerciales observé sur les centres-villes ou centres-bourgs maîtrisé au global, avec néanmoins des disparités sur certains secteurs pouvant faire émerger de vrais marqueurs de fragilité ;
- des modes de vie et notamment de consommation qui évoluent (essor du commerce en ligne, attrait pour le local…) et qui impactent la structure et l'offre commerciale du territoire (recul des secteurs de l'équipement de la maison et de la personne en termes de structures et d'effectifs) ;
- un centre-ville de Strasbourg avec une puissance d'enseignes (4,26 commerces par habitant, 60 % des commerces situés en centralité) et un phénomène de duplication qui reste maîtrisé à l'échelle de l'agglomération strasbourgeoise.

L'enjeu réside à réduire les besoins en déplacements contraints par une offre de proximité (priorité aux centralités au sens du DAACL) **et à s'inscrire dans les enjeux de sobriété foncière et énergétique** (notamment en limitant le développement diffus de l'offre commerciale, en recentrant les zones d'activités économiques sur l'artisanat et l'industrie, en encadrant le commerce sur les lieux de flux et en favorisant le réemploi des locaux vacants) tout en maintenant et préservant le rayonnement commercial du territoire.

1. Diagnostic prospectif sur le commerce – SCOTERS – décembre 2021, cabinet Lestoux.

Bilan en matière d'économie

Le SCOTERS confirme son rôle moteur dans l'économie à l'échelle du Bas-Rhin. Son poids s'est renforcé depuis le précédent bilan. La reprise de l'activité après les crises (2008 notamment) a principalement profité à l'Eurométropole qui polarise davantage d'emplois que par le passé. Elle reste le 1er territoire alsacien pourvoyeur d'emplois et le plus dynamique au niveau du Grand Est. Mais les territoires d'Erstein et du Kochersberg s'illustrent aussi par leur dynamisme et figurent parmi les intercommunalités bas-rhinoises où le taux d'emploi a progressé fortement.

Les fonctions métropolitaines ont été renforcées par cette reprise d'activité. Mais les équilibres entre entreprises de la sphère résidentielle et de la sphère productive n'ont pas été modifiés. Le SCOTERS conjugue toujours fonctions métropolitaines, tertiaires et activités de production industrielle.

Le SCOTERS regroupe la moitié des espaces économiques d'activité. Ces sites représentent plus du tiers des emplois. Mais ces espaces sont plutôt bien remplis, avec peu de possibilité d'implantation et un foncier qui s'est raréfié. Ce qui suppose de réinterroger les besoins dans le schéma en révision, notamment au regard de sa stratégie foncière.

L'offre commerciale demeure plus importante que la moyenne nationale et fait du SCOTERS la locomotive commerciale du Bas-Rhin. La répartition du commerce bénéficie à l'ensemble des bassins de vie, mais des implantations commerciales en périphérie des bourgs et des villages tendent à se développer avec le risque de fragiliser les commerces en centralité (dont les confinements liés à la COVID ont montré l'importance dans les rapports de proximité).

5. Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire

Rappel de l'esprit initial du SCOTERS

Le SCOTERS vise plusieurs objectifs contribuant à préserver, développer et mettre en valeur les qualités des territoires qui le composent : protéger et valoriser les espaces naturels de grande valeur environnementale, lutter contre la disparition de la biodiversité, préserver la qualité des paysages, valoriser les activités agricoles, gérer les risques dont celui des inondations, limiter l'exposition des populations et des milieux aux sources de pollutions et aux risques industriels, améliorer la qualité de l'air, etc.

Pour répondre à ces objectifs, le SCOTERS appuie son développement sur un réseau d'espaces naturels s'inscrivant dans les grandes trames nationales et régionales et qu'il décline à son échelle. Il intègre des dispositions relatives aux enjeux climat-air-énergie (réduction des GES par exemple) et s'inscrit dans une démarche de sobriété d'usage de ses ressources et d'amélioration de ses performances énergétiques.

5.1. Le SCOTERS au regard des plans et programmes qui ont évolué

Depuis la dernière modification du SCoT en 2016, plusieurs plans et programmes s'imposant aux SCoT ont fait l'objet d'évolutions importantes :

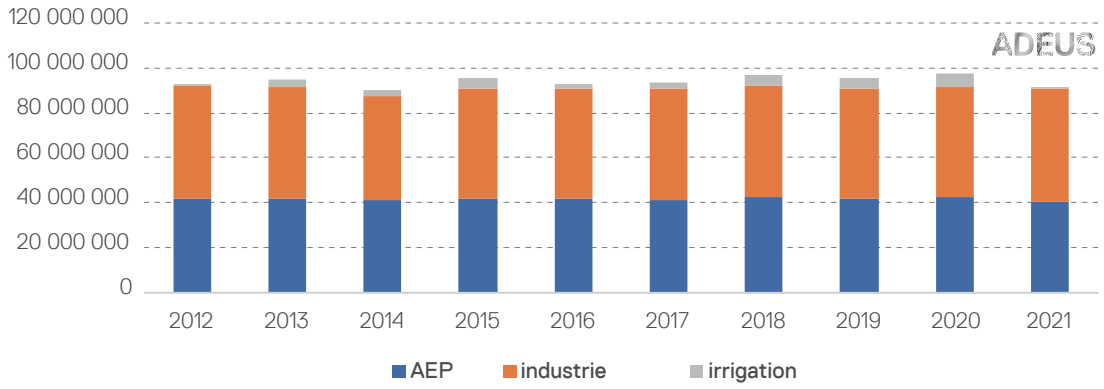
- Le nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhin Meuse (SDAGE) a été adopté pour la période 2022-2027. Il impose des évolutions quant à la prise en compte d'objectifs de gestion équilibrée de l'eau tant pour l'alimentation en eau potable que pour la protection des ressources en lien avec les zones humides.
- Le Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI) qui en découle, couvre la même période et vise la mise en place d'actions de prévention essentiellement fondées sur la nature.
- Le Schéma Régional des carrières (en remplacement du Schéma départemental) est en cours de finalisation.
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) a été adopté en 2019 avec pour objectif de donner un cap aux territoires pour un développement plus vertueux. Sa modification en cours vise notamment à intégrer les objectifs de la Loi Climat et Résilience et son volet ZAN (Zéro Artificialisation Nette).

5.2. La gestion de la ressource en eau et les prélèvements

La consommation d'eau sur le territoire pour les différents usages dont l'alimentation en eau potable des habitants, des process industriels ou encore l'irrigation stagne depuis 2012 à un peu moins de 100 000 000 m^3. **Les données depuis 2018 s'inscrivent dans la tendance mesurée lors du précédent bilan :** les efforts de réductions ne sont que peu visibles pour le moment, tant du point de vue des volumes totaux prélevés dans le milieu naturel qu'individuellement, ramenés à l'habitant.

PRÉLÈLEMENTS D'EAU DANS LE MILIEU NATUREL (HORS CANAUX, TURBINES) EN M³/HABITANTS

Source : BNPE 2023

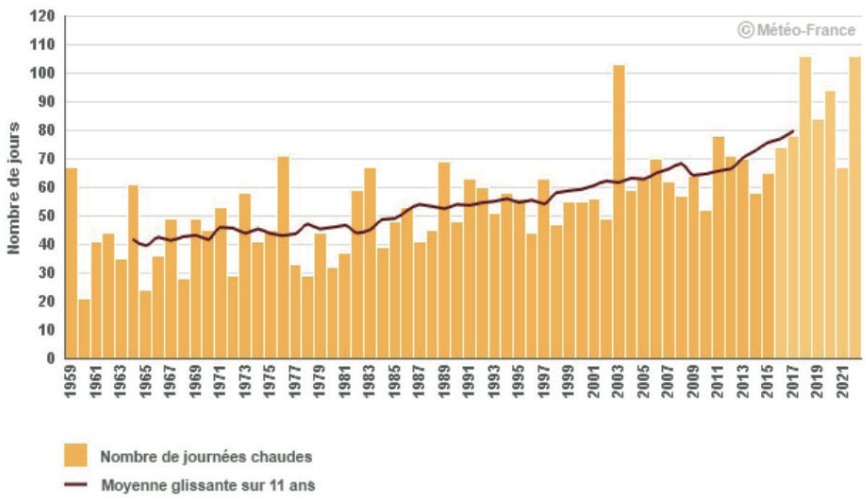


Ce constat pose la question de l'approvisionnement en eau potable à l'avenir dans le cadre de l'adaptation du territoire au changement climatique ; sachant par exemple que localement, le nombre annuel de journées chaudes (températures maximales supérieures à 25°C) est très variable d'une année sur l'autre mais que leur nombre est en augmentation régulière (5 jours par décennies) depuis les années 1960 (graphique ci-dessous), atteignant des records en 2003 et 2018 avec un peu plus de 100 jours observés dans le secteur.

Les scénarios de prospectives[1], réalisés par la Région Grand Est, sur le volume et la qualité de la ressource en eau d'ici la fin du siècle alertent sur les pénuries majeures pour les besoins en eau potable et les besoins industriels sur les territoires en amont du SCOTERS. Ce dernier est jugé moins sensible en raison de la nappe du Rhin. Enfin au niveau agricole, des difficultés dans l'abreuvement des animaux et les besoins en eau des cultures sont à prévoir d'ici la fin du siècle, avec une mutation complète de l'agriculture qui serait nécessaire pour s'adapter à la raréfaction des ressources.

NOMBRE DE JOURNÉES CHAUDES À STRASBOURG ENTZHEIM

Source : Météo France



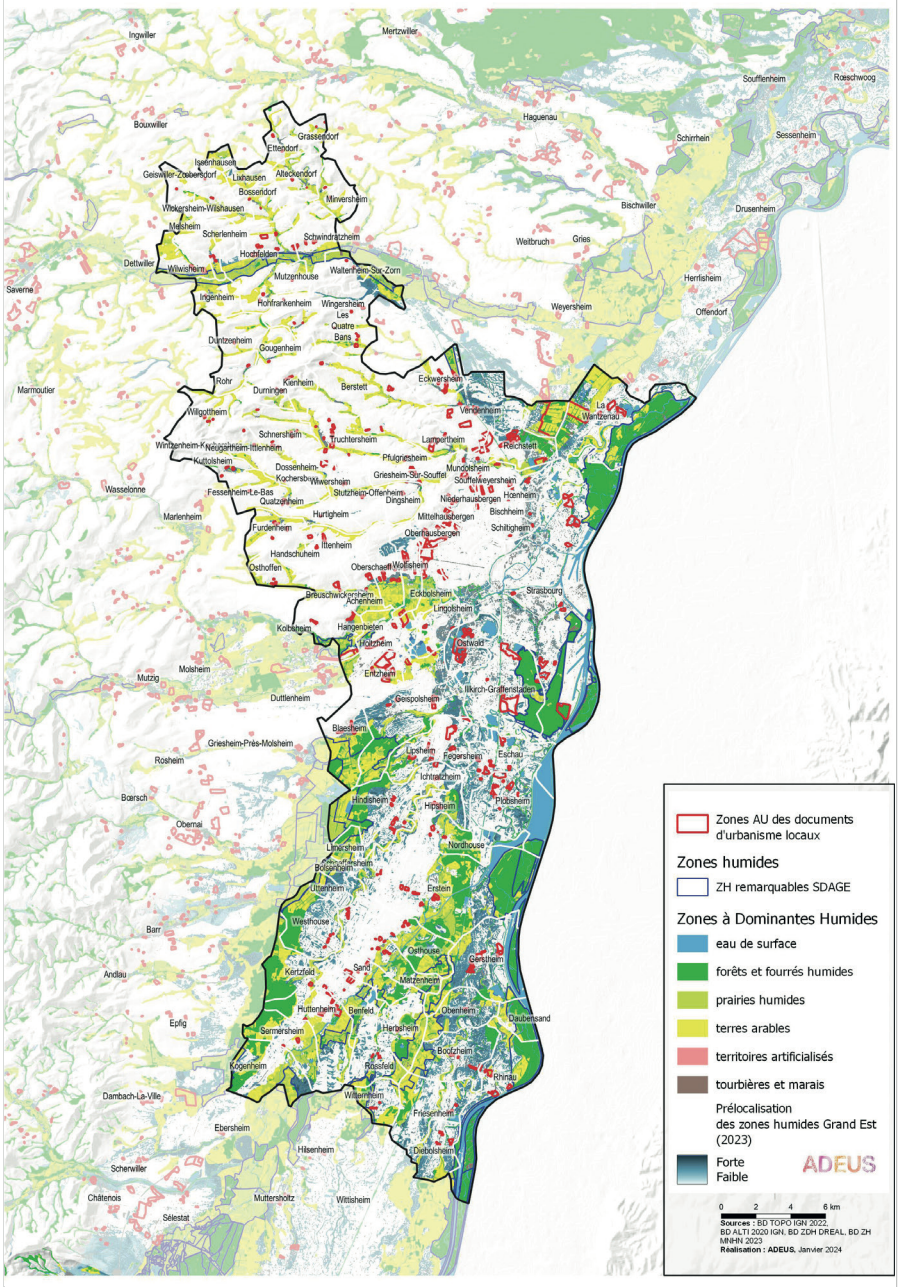
1. Scénario 8.5 notamment

La problématique de la ressource en eau pose les enjeux d'une nécessaire solidarité à renforcer entre les territoires, dans des périmètres dépassant les limites du SCOTERS. Sans encadrement de la pression sur cette ressource, l'augmentation des prélèvements pourrait aggraver les abaissements des niveaux de nappe avec des conséquences sur les cours d'eau phréatiques et les milieux humides du Ried caractéristiques du territoire à l'est.

5.3. Le SCOTERS continue de contribuer à la préservation des milieux naturels

L'analyse des coupures d'urbanisation, des réservoirs et des corridors de biodiversité à partir des photos aériennes de 2021 et des données de l'OCS Grand Est ne montre aucune évolution significative par rapport au bilan réalisé sur ces espaces en 2018. L'enjeu réside à poursuivre et renforcer la préservation des coupures d'urbanisation, et traiter les espaces multifonctions, interfaces entre zones urbaines bâties et zones agricoles non-bâties. Le traitement de ces lisières urbaines est un levier pour matérialiser les limites de l'urbanisation dans la perspective du Zéro Artificialisation Nette des territoires.

Par rapport à ces enjeux d'adaptation du territoire aux changements climatiques et aux éléments de bilan sur la gestion de la ressource en eau, la prise en compte des zones humides est fondamentale compte tenu des services rendus par ces milieux notamment pour la préservation de la ressource en eau. L'enjeu réside à poursuivre et renforcer cette préservation.



5.4. Pas d'aggravation de l'exposition des zones urbaines aux risques

Comme en matière de préservation de l'environnement, l'analyse des zones d'urbanisation actuelles et futures, à partir des photos aériennes de 2021 et des données de l'OCS Grand Est ne montre aucune évolution significative par rapport aux périmètres de risques naturels ou technologiques. **Ces analyses confirment le constat du précédent bilan.**

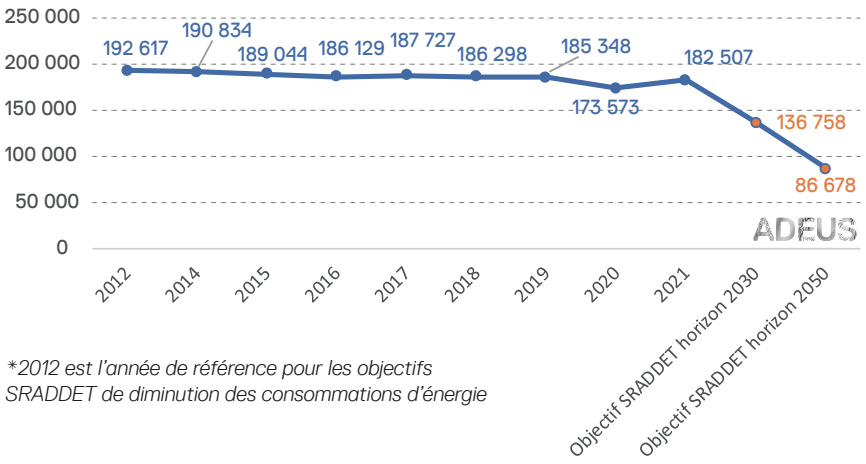
Le traitement des lisières urbaines dans les politiques locales et les documents locaux d'urbanisme a évolué depuis le précédent bilan[2] à travers **la mise en œuvre d'actions spécifiques** telles que des OAP thématiques (« chemin d'eau, nature et éco fonctionnalité » dans le PLUI du Pays de la Zorn, « Trame Verte et Bleue » dans les PLUi de l'Eurométropole et du Kochersberg, « renforcement de la ceinture verte » dans le PLUi de l'Eurométropole ») ou les PCAET (canton d'Erstein par exemple).

2. Source : La renaturation, où en est-on ? / Maelenn SYZ/ Synthèse-STAGE-EZ-janv2024-DEF.pdf (scoters.org)

5.5. Une diminution modérée des consommations d'énergie et une dépendance aux énergies fossiles

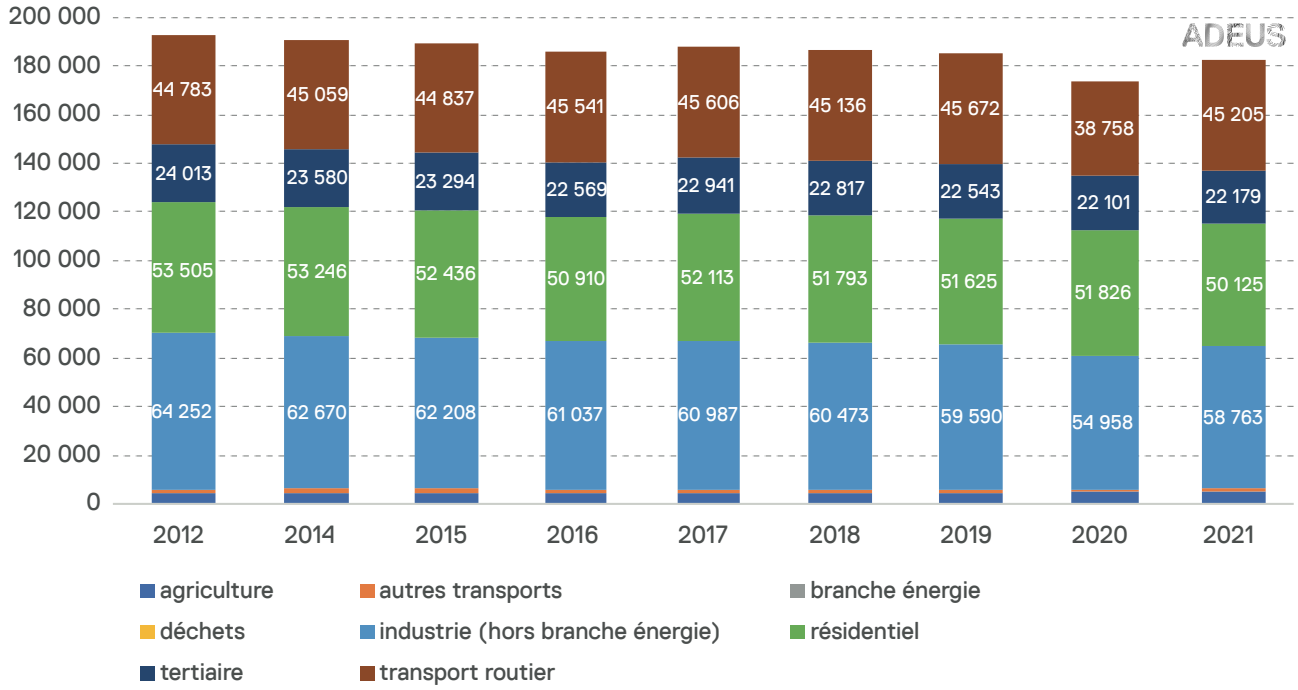
L'énergie était une problématique nouvelle pour le schéma de cohérence en vigueur qui, si elle était peu traduite dans ses orientations, a été progressivement abordée à travers plusieurs démarches pilotées par le SCOTERS qui, par exemple, a été territoire pilote de la plateforme de transition énergétique des territoires ; et a initié de nombreux ateliers d'échanges et des rencontres sur ces thématiques (atelier stationnement et bas carbone, étude sur les potentiels de production d'EnR dans les friches du territoire, fiches d'indicateurs par intercommunalités, etc.).

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE CORRIGÉE DES VARIATIONS CLIMATIQUES (EN GWH PCI) - Source : ADEME



**2012 est l'année de référence pour les objectifs SRADDET de diminution des consommations d'énergie*

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE CORRIGÉE DES VARIATIONS CLIMATIQUES (EN GWH PCI), PAR SECTEUR
Source : ADEME



Même si une baisse des consommations d'énergie a été amorcée depuis les années 90, cette baisse n'est pas suffisante compte tenu des enjeux fixés à l'horizon 2030 et 2050 par le SRADDET.

L'année 2020, avec la pandémie de la Covid-19 et les confinements successifs, a néanmoins présenté une réduction des consommations, notamment permise par la baisse des consommations dans les secteurs des transports, de l'industrie et du tertiaire du fait du ralentissement de l'activité économique. **Il s'agit néanmoins d'un épisode particulier et ponctuel, avec une reprise dès 2021.**

Bien que les consommations d'énergies renouvelables et de bois énergie tendent à augmenter légèrement, elles restent peu significatives (respectivement 6 % et 9 %).

Le SCOTERS n'a pas diminué sa dépendance aux énergies fossiles et carbonées depuis 2012. La part de produits pétroliers dans la consommation d'énergie finale quant à elle reste stable depuis 2012, et elle représente un tiers des consommations d'énergie finales totales du territoire, principalement du fait des transports routiers. Les énergies les plus carbonées (le gaz et les produits pétroliers) représentent encore 60 % des consommations d'énergie finale du territoire en 2021.

Le paysage énergétique s'est transformé

Le territoire du SCOTERS se couvre progressivement de PCAET (Eurométropole, Canton d'Erstein, réalisation en cours pour le Kochersberg).

Dès 2021, des tensions sur le marché de l'énergie après la sortie de pandémie de la COVID-19, aggravées par l'invasion de l'Ukraine par la Russie, ont permis de mettre en lumière **l'urgence de revoir notre mix énergétique, et notamment, d'accélérer la production d'énergies renouvelables locales. Dans ce contexte, le gouvernement** a voté au printemps 2023, la loi APER relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables afin que chaque territoire participe, à son échelle, à l'effort collectif de déploiement de diversification du mix énergétique

pour répondre aux objectifs de la PPE. La définition de zones d'accélération doit s'appuyer sur les stratégies des PCAET locaux. Ce dispositif de planification territorial doit être pris en compte dans le document d'orientation et d'objectifs du SCoT.

Même si une baisse des consommations d'énergie a été amorcée depuis les années 90, cette baisse n'est pas suffisante compte tenu des enjeux fixés à l'horizon 2030 et 2050 par le SRADDET.

L'année 2020, avec la pandémie de la Covid-19 et les confinements successifs, a néanmoins présenté une réduction des consommations, notamment permise par la baisse des consommations dans les secteurs des transports, de l'industrie et du tertiaire du fait du ralentissement de l'activité économique. **Il s'agit néanmoins d'un épisode particulier et ponctuel, avec une reprise dès 2021.**

Bien que les consommations d'énergies renouvelables et de bois énergie tendent à augmenter légèrement, elles restent peu significatives (respectivement 6 % et 9 %).

Le SCOTERS n'a pas diminué sa dépendance aux énergies fossiles et carbonées depuis 2012. La part de produits pétroliers dans la consommation d'énergie finale quant à elle reste stable depuis 2012, et elle représente un tiers des consommations d'énergie finales totales du territoire, principalement du fait des transports routiers. Les énergies les plus carbonées (le gaz et les produits pétroliers) représentent encore 60 % des consommations d'énergie finale du territoire en 2021.

Bilan en matière d'énergie et d'environnement

Le constat en matière d'environnement peut se résumer au fait que le territoire du SCOTERS a peu changé depuis 6 ans. Les constats du dernier bilan sont toujours d'actualité :

L'urbanisation n'a pas impacté les grands systèmes environnementaux. Mais sa pression sur les ressources n'a pas diminué non plus, comme le montrent les indicateurs sur la ressource en eau ou ses consommations en énergie. Or, le changement climatique observé jusqu'à maintenant se traduit par des évolutions importantes de certains phénomènes naturels qui peuvent être exacerbés à terme.

Si le territoire du SCOTERS prend déjà en compte les risques naturels actuels, une grande partie de ces risques seront augmentés comme par exemple les risques inondation, de coulées d'eaux boueuses, ou les phénomènes de chaleur. Les nombreuses modalités d'adaptation du territoire au changement climatique ainsi que les évolutions règlementaires sont ainsi à intégrer dans les modalités d'urbanisation du SCOTERS. Ces sujets constituent un socle majeur pour les réflexions en cours sur la révision du schéma.

Comme tous les territoires de métropoles, le SCOTERS reste déficitaire en matière d'énergie du fait de sa consommation. Néanmoins plusieurs initiatives ont été engagées depuis le dernier bilan permettant au territoire de s'inscrire dans une trajectoire de sobriété : avec la création d'une agence du climat, l'élaboration de plans climat et un urbanisme plus sobre en énergie (compacité des formes urbaines, politiques publiques de végétalisation des tissus urbains, de promotion des mobilités décarbonées etc.). L'avenir du territoire passe par le développement d'un mix énergétique et l'implantation de sites de production dédiés car les premières estimations concluent que le réemploi des friches et la mobilisation des toitures ne pourront satisfaire à elles seules les niveaux de consommation et besoins (en l'état des technologies actuelles).

CONCLUSIONS DU BILAN 2024

Ce nouvel exercice de bilan du SCoT en vigueur, mené en parallèle de sa procédure de révision, **réaffirme les constats de 2018 et confirme la nécessaire révision du schéma de cohérence** aux motifs suivants :

- La **réduction du périmètre du SCOTERS** suite à l'application du Schéma de coopération intercommunale (SDCI) adopté en 2016 **remet en cause l'équilibre général** du projet de territoire initial.
- Les **perspectives démographiques** ont changé depuis le début des années 2000, obligeant **à réviser la projection des ménages** et leurs besoins en matière d'équipements, de mobilités et de logements (entre autres).
- L'emballement de la **construction de logements** sur l'Eurométropole ces dernières années interroge sur sa capacité à continuer à produire autant en considérant les enjeux de lutte contre l'imperméabilisation des sols, la place de la nature en ville et la lutte contre les îlots de chaleur, l'acceptation sociale de la densité, etc. L'enjeu est de **retrouver une forme d'équilibre et de solidarité** entre les bassins de vie du SCOTERS (et plus largement du Bas-Rhin) pour favoriser **une offre en logements variée et accessible** par les transports alternatifs à la voiture pour rejoindre les équipements, les services et les emplois.
- **En matière de mobilité,** le SCOTERS a favorisé la structuration du territoire à travers la mise en œuvre de l'armature urbaine en matière d'intensification de l'offre de mobilité et d'accessibilité. Cependant, la réduction de l'usage de la voiture sur les courtes distances ne compense pas le fait que l'essentiel des déplacements s'effectue toujours en voiture dans les autres bassins de vie du Bas-Rhin et bien au-delà des limites du SCoT comme en témoigne la forte polarisation des emplois sur l'Eurométropole (près de 60 % des emplois du Bas-Rhin), la concentration de grands équipements et de zones commerciales. Ces convergences des déplacements, massivement en voiture, continuent de se traduire par des engorgements et des épisodes fréquents de dégradation de la qualité de l'air au-delà des niveaux d'alerte. Les solutions pour résorber ces impacts, comme **les logiques de déploiement de modes de transports alternatifs à l'autosolisme ou encore les stratégies logistiques, sont à traiter à une échelle plus large que le SCOTERS.**
- Si les indicateurs soulignent que le territoire a fait de nombreux efforts pour **réduire sa consommation foncière et optimiser les usages de ce foncier,** les enveloppes définies pour 6 ans, entre 2012 et 2016 sont obsolètes. La stratégie définie lors de la seconde modification de 2012 **ne répond plus aux enjeux d'inscription du SCOTERS dans une trajectoire vers le zéro artificialisation nette.**
- Le SCOTERS confirme son **rôle économique moteur et son attractivité.** Il concentre davantage d'emplois que par le passé ce qui induit de revoir les enjeux économiques au regard de **nouveaux équilibres** entre bassins de vie. La **raréfaction du foncier disponible** dans les espaces économiques d'activités **rend obsolète les orientations du précédent schéma en matière de prévision des réponses aux besoins des entreprises.**
- Le SCOTERS doit continuer d'encadrer, à son échelle, **la préservation des systèmes écologiques et environnementaux.** Mais la préservation ne suffit plus au regard des enjeux de transformation du territoire pour lutter contre le changement climatique. Les enjeux de nature en ville, de santé sont au cœur du projet de territoire en cours de révision. Le SCOTERS reste le premier consommateur d'énergie au niveau du Bas-Rhin, du fait de son urbanisation et de son tissu économique. Si l'on considère que plus de 85 % des logements de 2050 sont déjà présents, la rénovation est un enjeu capital en matière de sobriété énergétique. La réduction de l'autosolisme en est un autre, sur un territoire qui concentre la majorité des emplois et vers lequel convergent des actifs de l'ensemble du département.